

## Filippo CUFARI

Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza nei luoghi di lavoro

TRENITALIA spa - Direzione Regionale Toscana - Rappresentante SA8000 personale non direttivo -  
<http://errellessetoscana.splinder.com/>

---

8 dicembre 2007

Al dott. Francesco CARNEVALE c/o ASF Firenze  
Dipartimento della Prevenzione  
Area Prev. Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro  
Zona Firenze 1 - Presidio V.le Guidoni n° 178/bis - 50145 FIRENZE

All'ing. Alfredo ZALLOCCO c/o ASL 4 di Prato  
Dipartimento di Prevenzione  
U.F. Prevenzione, Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro  
via Ferrucci, 95/ - 59100 PRATO  
fax 0574435501

E p.c.: all'ing. Francesco CIOFFI (datore di lavoro ex art. 2.1.b DLgs 626/94)  
responsabile della Direzione Regionale Toscana  
TRENITALIA spa - via Spartaco Lavagnini, 58 - FIRENZE  
fax 055235 3960 - segreteria 3953

al signor Ludovico PAGANO  
responsabile Servizio Prevenzione e Protezione dai Rischi nei luoghi di lavoro  
c/o TRENITALIA s.p.a. - DGOP - Direzione Territoriale Toscana - Produzione  
via Spartaco Lavagnini, 58 - FIRENZE

Ai referenti SA 8000: [m.bava@trenitalia.it](mailto:m.bava@trenitalia.it)  
Referenti SGS Italia S.r.l.: [marina.piloni@sgs.com](mailto:marina.piloni@sgs.com)

RSU 64 TMR Toscana - FIRENZE

Ai lavoratori

Oggetto: mancata valutazione del rischio connesso al degrado del controllo chiusura delle porte dei treni.

La presente per comunicare che il datore di lavoro in indirizzo non ha effettuato ancora la valutazione del rischio connesso al mancato controllo, da parte del personale dei treni, della chiusura delle porte dei convogli. In particolare, il datore di lavoro ha omesso di considerare le implicazioni che, generate dall'assenza di un sistema di controllo "attivo" di chiusura delle porte dei treni, possono intuitivamente coinvolgere passeggeri e lavoratori.

Com'è oramai noto agli organi di vigilanza in indirizzo, RFI (Rete Ferroviaria Italiana) è il soggetto individuato (ex DLgs 188/2003) ad emanare norme (anche di sicurezza) vincolanti per le imprese ferroviarie ai fini del conseguimento del certificato di sicurezza, necessario per effettuare attività di trasporto sull'infrastruttura di cui RFI è Gestore.

Con la recente disposizione Disposizione n° 21/2007 (vedi indirizzo web:

<http://www.rfi.it/quadronormativo/NORMATIVA%20ESERCIZIO/Delibere/d2007/d2107/d2107.htm>), RFI, nel confermare che solo su alcuni tipi di di convogli esiste la possibilità che il

personale di macchina (macchinista) possa controllare l'avvenuta chiusura delle porte attraverso una semplice spia luminosa (creando, di fatto, un "subsistema" di sicurezza, in totale spregio al dettato dell'art. 2087 C.C. e, quindi, inconcepibile), contrariamente a quanto avveniva in precedenza, ha inteso delegare (e questa è una novità) alle imprese ferroviarie il compito di "...istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di consentire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio...". In virtù di tale disposto, Trenitalia spa ha emanato la NEIF n° 4 (che si allega) ove in sintesi si

stabilisce che, nei casi di degrado di cui all'oggetto, effettuati opportuni controlli alle porte, il treno possa partire solo dopo che il macchinista abbia "affidato" al capotreno il controllo chiusura porte. Ritengo che tale procedura costituisca un peggioramento della precedente normativa la quale non consentiva mai ad un treno di partire dalla stazione di origine senza il controllo in oggetto da parte del macchinista (a tal proposito si allega uno stralcio della normativa qui citata in vigore fino al 30 novembre 2007).

Tale nuova procedura, pertanto, risulta in contrasto con norme vigenti in materia di prevenzione infortuni, igiene e sicurezza sul lavoro, poichè:

- in caso di mancanza del controllo in oggetto, il macchinista, affidando al capotreno tale incombenza, trasferirebbe al proprio collega responsabilità non dovute ma che dovrebbero ricadere in capo all'impresa ferroviaria, ovvero al datore di lavoro; tale deformazione della norma, se attuata, stravolgerebbe il concetto di *culpa in vigilando*, laddove si verta in ipotesi di omissione, inadeguatezza o tardività nei controlli ad esso demandati in relazione alla condotta del personale subordinato, in tal caso macchinisti e/capitreno (vedasi, ad esempio, Suprema Corte di Cassazione, Sezione Lavoro, sentenza n.89/2002). A ciò aggiungasi che, se situazioni foriere di danni non vengano tempestivamente fronteggiate, la culpa in vigilando potrà essere ancora più eclatante. Ammesso (ma non concesso) che la *culpa in vigilando* continui a persistere sul datore (o dirigente) nelle situazioni sopra citate, risulta evidente come, in caso di infortuni generatisi in conseguenza del degrado fin qui descritto, in capo al macchinista "affidante" il compito di controllo della chiusura delle porte permangano responsabilità penali oggettive, mentre in capo al capotreno "affidatario" insisterebbero ben più gravi responsabilità soggettive;

- sia il macchinista (così come il capotreno) è assimilabile al soggetto che, ai sensi dell'art. 5 DLgs 626/94 "...deve prendersi cura della propria sicurezza e della propria salute e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione ed alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...". Nelle situazioni in oggetto, i lavoratori menzionati, non avendo alcuna certezza (a meno che non blocchino materialmente tutte le porte del convoglio...In tal caso, però, potrebbe configurarsi il reato di sequestro di persona!) che tutte le porte del convoglio siano chiuse, verrebbero meno al loro dovere/diritto sopra citato in quanto - consapevolmente, addirittura - porrebbero la salute propria ed altrui in potenziale pericolo. Ne consegue che sarebbe legittimo, in tali situazioni, proprio in ossequio a quanto disposto dall'art. 5 citato, il rifiuto dei lavoratori a consentire la partenza del convoglio, se non in situazioni assoluta emergenza, peraltro mai "proceduralizzate" da Trenitalia, oppure - come con la NEIF n° 4 - trattate con estrema sufficienza;

- risulta evidente la mancata applicazione di quanto previsto dall'art. 2087 C.C. laddove Trenitalia, nonostante i grandi mezzi economici disponibili, anche a fronte di una moderna tecnologia collaudata, si avvalga di una semplice spia luminosa per segnalare (o meno) al macchinista lo stato di chiusura delle porte: qualora questi non se ne avveda (si badi che tale dispositivo, nelle vecchie locomotive si trova in una posizione altamente defilata, mentre in quelle di ultima generazione si confonde con altre di diverse funzioni), quanto sarà valutabile la sua responsabilità in caso di infortunio a terzi? Si tenga presente inoltre che esistono nuovi dispositivi elettronici di registrazione degli eventi di condotta (denominati DIS, oggetto di mio esposto all'organo di vigilanza in quanto violerebbero l'art. 4 L.300/70) che, in caso di inconvenienti legati all'oggetto, possono fornire il tempo ed il luogo esatti in cui il circuito di controllo della chiusura delle porte si sia accidentalmente "aperto" (cioè nel momento in cui una porta potrebbe essersi aperta). Ebbene, se tali apparecchiature registrassero che tra l'avvenuto degrado in oggetto e l'intervento di pronto arresto del convoglio (che potrebbe anche non avvenire se il lavoratore non se ne accorgesse) sia passato un congruo tempo (durante il quale potrebbe essersi verificato un infortunio a terzi) quanto discolperebbe il macchinista (od il capotreno nei casi di "affidamento" di cui sopra) poter dire "Non me n'ero avveduto"? Ritengo, invece, che il degrado fin qui descritto dovrebbe essere segnalato anche da un particolare suono in cabina di guida, oltrechè dall'automatica disinserzione dalla trazione della locomotiva e frenatura del convoglio.

Alla luce di quanto sopra, chiedo un intervento urgente degli organi di vigilanza in indirizzo, soprattutto dopo che "...il tribunale di Prato ha condannato per omicidio colposo tre alti dirigenti di Trenitalia e Rfi per la morte di una viaggiatrice caduta da una porta apertasi in

corsa nel 2002..." (ANSA, Roma, 4 dicembre 2007).

Cordiali saluti.

---

**Filippo Cufari - Piazza della Vittoria, 45 - 57125 LIVORNO - Tel/fax 0586 896691 -  
3138272934 [www.macchinisticuri.info](http://www.macchinisticuri.info)**